Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/1692

20. 01. 88

Sachgebiet 931

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock, Frau Nickels, Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/1383 —

Vorgesehene Stillegung der Bundesbahnstrecken Jülich–Düren (Kursbuchstrecke 443) und Düren–Heimbach (Eifel) (Kursbuchstrecke 444)

Der Bundesminister für Verkehr – E 12/32.30.05/116 Vm 87 (1) – hat mit Schreiben vom 15. Januar 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Die Deutsche Bundesbahn beabsichtigt, die Bundesbahnstrecken Jülich–Düren und Düren–Heimbach (Eifel) nach Abschluß einer Rahmenvereinbarung mit dem Land Nordrhein-Westfalen für den Personenverkehr stillzulegen und den Streckenabschnitt Kreuzau–Heimbach (Eifel) zu demontieren.

Im Zusammenhang mit Streckenstillegungen der Deutschen Bundesbahn hat der Deutsche Bundestag am 13. Juni 1985 einen einstimmigen Beschluß gefaßt (Drucksache 10/3467).

1. Was hat die Bundesregierung aufgrund des o. a. Beschlusses speziell in Hinblick auf die Kursbuchstrecken 443 und 444 unternommen?

   Hat die Bundesregierung versucht, auf die Deutsche Bundesbahn einzuwirken, daß

   — der Fahrbetrieb vereinfacht wird,

   — die Organisation des Nebenstreckenbetriebes mit dem Ziel der Kosteneinsparung optimiert wird bzw.

   — kostengünstige und attraktivere Fahrzeuge (z. B. der VT 628/928) eingesetzt werden,

   so wie es der o. a. Beschluß des Deutschen Bundestages vorsieht?

2. Aus welchen Gründen ist es nicht möglich, durch solche Maßnahmen den Schienenpersonennahverkehr auf den Strecken Jülich–Düren und Düren–Heimbach (Eifel) zu erhalten?

Der Bundesminister für Verkehr hat die Deutsche Bundesbahn (DB) bereits Anfang 1985 aufgefordert, durch den Abschluß von Rahmenvereinbarungen mit den Ländern Klarheit für die künftige

Gestaltung des ÖPNV zu schaffen. Diese Vereinbarungen beinhalten auch Festlegungen über Maßnahmen zur Vereinfachung der Betriebsführung und zur Steigerung der Attraktivität.

Die Strecken Jülich–Düren und Düren–Heimbach werden Bestandteil der zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der DB voraussichtlich in diesem Jahr abzuschließenden Vereinbarung über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sein.

3. Der Deutsche Bundestag hat beschlossen, daß Grundlage eines Antrags auf Stillegung einer Strecke nicht das aktuell auf den Strecken verbliebene Verkehrsaufkommen sein darf, sondern daß der Antrag das im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes erreichbare Reisendenpotential ausweisen und berücksichtigen muß. Nach dem Beschluß des Deutschen Bundestages muß dann die Einzelprüfung ergeben, ob eine Stillegung oder der Weiterbetrieb im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes angebracht ist.

   Welches regionale Verkehrskonzept hat die Deutsche Bundesbahn unterstellt, und welches Reisendenpotential wurde dafür ermittelt?

4. Ist bei den Ermittlungen der Reisendenpotentiale geprüft worden, wie viele neue Fahrgäste

   — durch die Errichtung von neuen Haltestellen an den Siedlungs- und Verkehrsschwerpunkten in Selhausen, Düren–Kuhbrücke, Düren–Renkerstraße, Düren–Niederau und Kreuzau–Eifelstraße,

   — durch die Aufgabe des schienenparallelen Busverkehrs der Dürener Kreisbahn (DKB) und des Geschäftsbereiches Bahnbus (GBB) bei gleichzeitiger Einbeziehung der Schienenstrecken in den Aachener Verkehrsverbund

   zu erwarten wären?

Ein Verfahren nach dem Bundesbahngesetz zur Umstellung des Reisezugbetriebes auf Busbedienung oder zur Einstellung des Güterzugbetriebes, das Voraussetzung für einen Antrag der DB an den Bundesminister für Verkehr ist, hat die DB für beide Strecken nicht eingeleitet. Dem Bundesminister für Verkehr liegt kein Antrag gemäß Bundesbahngesetz vor.

5. Welche Auswirkungen haben die Ergebnisse des Abschlußberichts eines gemeinsamen Arbeitskreises der Bundesbahndirektion Köln und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands auf das weitere Vorgehen der Deutschen Bundesbahn?

   Dieser „Arbeitskreis 443/444" sollte die Vorschläge, die seitens der GdED zur Angebotsverbesserung und Kostensenkung auf den beiden Strecken Jülich–Düren und Düren–Heimbach (Eifel) gemacht wurden, bewerten.

   Was hat die Deutsche Bundesbahn unternommen, um die Ergebnisse des Arbeitskreises 443/444 umzusetzen?

   Hat sie mit dem Aachener Verkehrsverbund über die Einbeziehung der Bahnstrecken Jülich–Düren und Düren–Heimbach (Eifel) in den Verkehrsverbund verhandelt?

   Ist der Geschäftsbereich Bahnbus (GBB) bereit, die schienenparallelen Buslinien Düren–Heimbach (Eifel) und Düren–Jülich ganz sowie die Teilstrecke Düren–Nideggen der Linie Düren–Monschau zugunsten eines verbesserten Schienenverkehrsangebotes aufzugeben?

   Hat sie mit der Dürener Kreisbahn über die Aufgabe deren schienenparallelen Buslinien sowie über die Einrichtung von Buszubrin-

gerlinien zu den neu zu schaffenden Umsteigepunkten an der Schienenstrecke verhandelt?

Hat sie den Städten und Gemeinden an der Bahnstrecke Vorschläge unterbreitet und aufgezeigt, welche Maßnahmen von den Kommunen zur Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr durchgeführt werden können, wie es in dem Abschlußbericht vorgeschlagen wird?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 wird Bezug genommen.

Eine Arbeitsgruppe – bestehend aus Sachverständigen der Bundesbahndirektion Köln, des Aachener Verkehrsverbundes (AVV), des Geschäftsbereiches Bahnbus (GBB) Rheinland sowie des Regierungspräsidenten Köln – prüft z. Z., unter welchen Bedingungen der Schienenpersonennah- und -regionalverkehr der DB in den AVV einbezogen werden kann. Hierzu gehören auch die Kursbuchstrecken 443 und 444.

Fragen nach einzelnen Varianten der Angebotsgestaltung können aber erst dann beantwortet werden, wenn im Rahmen der Verhandlungen mit dem Land Nordrhein-Westfalen grundsätzlich über das weitere Vorgehen bezüglich dieser Strecken Klarheit hergestellt ist und in dann folgenden Untersuchungen diese Punkte im einzelnen geprüft worden sind.

6. Warum lehnt der Präsident der Bundesbahndirektion Köln in einem Schreiben an die Stadt Heimbach die Vorschläge des von ihm eingerichteten Arbeitskreises 443/444 ab und behauptet, daß die vorgeschlagene Neuorganisation des Bussystems als Zubringer zur Schiene Nachteile für die Fahrgäste bringen würde, obwohl

— der Arbeitskreisbericht von einem „hochwertigen gemeinsamen Schiene-Bus-System innerhalb des Aachener Verkehrsverbundes" spricht und

— die Hamburg Consult – ein Beratungsbüro für Verkehrstechnik – in einer gutachterlichen Stellungnahme zu dem Ergebnis kommt, daß das Fahrgastaufkommen infolge des verbesserten Angebotes bei einer Integration der Schienenstrecken in das übrige Nahverkehrsliniennetz des Kreises Düren sogar um 10 Prozent zunehmen wird?

Nach den Angaben der Deutschen Bundesbahn hat der Präsident der Bundesbahndirektion Köln in seinem Schreiben an den Stadtdirektor der Stadt Heimbach dargelegt, daß sich für Einwohner, die durch ein reines Buszubringersystem zur Schiene ihre Direktverbindungen verlieren würden, ein Qualitätsverlust durch das erforderliche Umsteigen ergäbe. Unter diesem Aspekt der Qualitätseinbußen für einen Teil der heutigen ÖPNV-Nutzer stelle die Aussage, eine derartige Neuordnung des Busangebotes würde für problematisch gehalten, keinen Widerspruch zu den gutachterlichen Empfehlungen dar.

7. In dem Entwurf der Deutschen Bundesbahn für den abzuschließenden Rahmenvertrag mit dem Land Nordrhein-Westfalen sind die Strecken Jülich–Düren und Düren–Heimbach (Eifel) in der Kategorie 1b (Strecken, für die das Verfahren zur Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf eine andere Bedienungsweise eingeleitet werden kann) mit dem Zusatz „Übernahme durch die Dürener Kreisbahn wird verhandelt" eingeordnet.

Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Aufsichtsrat der Dürener Kreisbahn diese Übernahmeverhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn schon im November 1985 für gescheitert erklärt hat, nachdem keine Einigung über die Finanzierung der zur Übernahme notwendigen Investitionen erreicht werden konnte, da der Kreis Düren zwar bereit war, die laufenden Betriebskostenzuschüsse zu tragen, sich jedoch nicht in der Lage sah, einen 20prozentigen Anteil an den Investitionskosten zu übernehmen?

Von der sogenannten Montada-Kommission wurde der Vorschlag gemacht, daß die Deutsche Bundesbahn als Gegenleistung für die Entlassung aus ihrer Betriebspflicht durch die Übernahme der Strecken durch die Dürener Kreisbahn den 20prozentigen Anteil des Kreises an den Investitionskosten übernehmen sollte; zu diesem Vorschlag liegt bis jetzt keine Stellungnahme der Deutschen Bundesbahn vor.

Ist die Deutsche Bundesbahn bereit, solche Zahlungen zu leisten, um aus der Betriebspflicht entlassen zu werden und den Weiterbetrieb der Strecken in der Trägerschaft eines regionalen Verkehrsunternehmens zu ermöglichen?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird Bezug genommen. Die Deutsche Bundesbahn führt die Verhandlungen über die künftige Gestaltung des ÖPNV in eigener, unternehmerischer Verantwortung.

8. Seitens der regional tätigen Dürener Kreisbahn (DKB) wurde vor drei Jahren untersucht, inwieweit die Bahnstrecken Jülich–Düren und Düren–Heimbach (Eifel) mit einer Übernahme der beiden Strecken durch die DKB besser als bisher in das Nahverkehrsliniennetz des Kreises Düren eingebunden werden können. Diese Untersuchung ergab, daß der Schienenpersonennahverkehr und der Schienengüterverkehr mit einem Kostendeckungsgrad von über 90 Prozent betrieben werden kann, wenn die für die Modernisierung notwendigen Kosten als Zuschüsse des Bundes und des Landes aufgebracht werden und somit nicht in die betriebswirtschaftliche Kostenrechnung der DKB eingehen.

Die Berechnungen der DKB wurden von der Hamburg Consult im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen gutachterlich geprüft; die Hamburg Consult kam zu dem Ergebnis, daß die Ansätze und Berechnungen der DKB richtig und deren Vorschläge realisierbar sind.

Warum ist der in dem „Arbeitskreis 443/444" errechnete Kostendeckungsgrad geringer als derjenige, der seinerzeit von der DKB errechnet wurde? Kann der Kostendeckungsgrad bei einer Weiterführung des Betriebes durch die Deutsche Bundesbahn noch weiter verbessert werden, wenn die Deutsche Bundesbahn alle Vorschläge der Dürener Kreisbahn selber umsetzt?

Ist die Deutsche Bundesbahn bereit, die Vorschläge der Dürener Kreisbahn selber umzusetzen, wenn ihr dieselben Möglichkeiten zur Finanzierung gegeben werden wie dies für die Dürener Kreisbahn vorgesehen war?

Welche Kosten kann der Betreiber der Bahnstrecken einsparen, wenn der Schienenverkehr wieder von der Mineralölsteuer befreit würde, und inwieweit verbessert sich hierdurch der Kostendeckungsgrad?

Inwieweit verringert sich der rechnerische Aufwand der Deutschen Bundesbahn, wenn die Kosten für die Unterhaltung des Fahrweges von der Bundesrepublik Deutschland getragen werden und die Deutsche Bundesbahn eine Wegeabgabe für die Benutzung der Infrastruktur entrichtet und die gleichen Grundsätze zur Berechnung der Wegeabgabe angesetzt werden wie bei den Schweizer Bundesbahnen?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird Bezug genommen. Fiktive Berechnungen des Kostendeckungsgrades hat die Deutsche Bundesbahn bisher nicht durchgeführt.

9. Die Übernahme der Strecken durch die Dürener Kreisbahn wäre vom Land Nordrhein-Westfalen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bezuschußt worden, somit kann die vorgesehene Modernisierungsmaßnahme als förderungswürdig im Sinne des § 2 GVFG bezeichnet werden.

Teilt die Bundesregierung die Aufassung, daß diese Förderungswürdigkeit unabhängig von der jeweiligen Trägerschaft der Bahnstrecken besteht und somit gemäß § 11 GVFG auch die Modernisierung der beiden Strecken als Vorhaben der Deutschen Bundesbahn gefördert werden kann?

Liegt der Bundesregierung eine Stellungnahme der nordrhein-westfälischen Landesregierung vor, ob diese dazu bereit ist, die Maßnahme in ein Programm gemäß § 5 GVFG aufzunehmen?

Die Frage, ob für bestimmte Maßnahmen an diesen Strecken die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfüllt sind, stellt sich zur Zeit nicht; dem Bundesminister für Verkehr liegt weder ein entsprechender Förderungsantrag der Deutschen Bundesbahn noch eine Stellungnahme des Landes Nordrhein-Westfalen dazu vor.

10. Wird sich die Bundesregierung bei der Deutschen Bundesbahn dafür einsetzen, daß vorerst keine nicht mehr rückgängig zu machenden Maßnahmen getroffen werden [Demontage der Bahnanlagen zwischen Kreuzau und Heimbach (Eifel) und Abbruch der Personenverkehrsanlagen sowie der Kreuzungsgleise zwischen Jülich und Düren und Düren und Kreuzau], bis ein regionales Verkehrskonzept erarbeitet ist?

Auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 wird verwiesen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333